

COMPARATIF 11 GROS ROADSTERS

Par Thomas "full" Cortesi, photos Herr Gargolov

APRILIA
1000 TUONO V4R APRC
14 999 € (standard : 13 999 €)
154,3 CH à la roue
212 kg tous pleins faits

FULL ROADSTERS

BENELLI TNT 1130 R160 **14 800 €** **137,7 CH** à la roue **225 kg** tous pleins faits	**BMW** K 1300 R **14 400 €** (ABS + 1 085 €) **161,3 CH** à la roue **252 kg** tous pleins faits	**DUCATI** 1098 STREETFIGHTER **15 290 €** **147,7 CH** à la roue **198 kg** tous pleins faits	**HONDA** CB 1000 R **10 790 €** (ABS + 600 €) **110,4 CH** à la roue **220 kg** tous pleins faits	**KAWASAKI** Z 1000 **11 499 €** (ABS + 600 €) **128,1 CH** à la roue **222 kg** tous pleins faits
KTM 990 SUPER DUKE **10 990 €** **110,5 CH** à la roue **203 kg** tous pleins faits	**MV AGUSTA** BRUTALE 1090 RR **18 500 €** **127,1 CH** à la roue **214 kg** tous pleins faits	**SUZUKI** B-KING 1340 **11 499 €** (ABS + 500 €) **167,4 CH** à la roue **259 kg** tous pleins faits	**TRIUMPH** 1050 SPEED TRIPLE **11 495 €** (ABS + 600 €) **125,7 CH** à la roue **221 kg** tous pleins faits	**YAMAHA** FZ1 **10 999 €** (ABS + 500 €) **135,3 CH** à la roue **230 kg** tous pleins faits

Chiffres *Motorrad*



11 motos, 11 constructeurs, 5 nationalités, 1 catégorie : les **gros roadsters sportifs.** De la superbike déshabillée au bombardier équipé d'un **moulbif XXL**, jamais l'offre n'a été si fournie et variée. Que le combat commence !

250, 255, 260, 2… Oh pu… ! Désolé, mais un "inconscient" en Golf TDI vient de me déboîter sous le pif à 120 km/h. Eh oui, en Allemagne certaines portions d'autobahn sont dépourvues de limite de vitesse, n'en déplaise à nos gouvernants. Sans oublier le plus important : les motos sont full power. Naturellement, lorsque les confrères du magazine *Motorrad* nous ont conviés pour participer à ce comparatif, on ne s'est pas fait prier. Imaginez le rêve : 1 647 ch de meules, du soleil et des petites routes sinueuses à souhait dans la région très vallonnée de Stuttgart. Y'a pas, on fait un dur métier parfois…

APRILIA TUONO V4R APRC



ON AIME

- La pêche et les sensations du V4
- Le châssis de sportive

ON N'AIME PAS

- L'inconfort
- La finition "plastoc"

1 De série, la Tuono V4 est équipée du *ride by wire* et de 3 cartographies d'injection (Track, Sport et Road).

2 Identique à la RSV4, si ce n'est le fond de compte-tours redessiné, l'ordinateur de bord Aprilia est hyper complet et bien lisible. Il se commande depuis le guidon.

3 Inclus dans le pack APRC, l'amortisseur de direction est très utile pour calmer le train avant !

Aussi efficace qu'exigeante, la Tuono V4 **est une véritable bombe !**

DESIGN

Durant l'une des nombreuses séances photo qui ont ponctué cet essai, nos motos alignées en rangs d'oignons, l'esprit aiguisé de mon acolyte Couteau n'a pas manqué de relever un fait amusant : *« Y a 15 piges, t'aurais eu 11 phares ronds sur cette photo. Là, il n'y en a pas un seul. »* C'est vrai qu'avec un peu de recul, il est frappant de remarquer à quel point l'identité visuelle de tous ces roadsters s'est affirmée. Un véritable tour de force qu'ont réussi les designers sur des machines pourtant avares en "matière à façonner" par rapport à une sportive. Et pourtant, il n'y en a pas deux qui se ressemblent. Mais au-delà du simple aspect esthétique, on peut constater une autre évolution majeure dans la catégorie : le niveau de performances et d'équipement de ces machines qui, pour certaines, n'ont rien à envier aux sportives. D'ailleurs, bon nombre sont directement issues de ces dernières.
A commencer par l'Aprilia Tuono, qui signe un retour fracassant avec son nouveau V4. Basée sur la RSV4 R, elle lui reprend quasiment tout, même son kit électronique APRC optionnel qui comprend un antipatinage, un antiwheeling, un système d'aide au départ et un shifter. De loin la plus high-tech de la meute, en voilà une qui pousse le concept de sportive à guidon droit à son paroxysme.

LES CONDITIONS DE L'ESSAI

Trois jours de roulage au sud de Stuttgart (Allemagne) sur des routes aux profils très variés (rapide, sinueux...), par des températures comprises entre 12 et 20 °C.

BENELLI TnT 1130 R 160

① Complet mais peu lisible, il ne manque qu'un indicateur de rapport engagé au tableau de bord de la TNT.

② Spécifique à la R160, l'embrayage à sec est protégé par un carter carbone. Bô.

③ À presque 15 000 euros, et malgré de belles pièces, la finition de la Benelli est exécrable.

ON AIME

- La stabilité en courbe rapide
- Le moteur expressif et puissant

ON N'AIME PAS

- La finition... pas finie
- L'injection chaotique

Fatigante, la Benelli manque d'agrément pour séduire

1RE MV AGUSTA BRUTALE 1090 RR



2E HONDA CB 1000 R



3E TRIUMPH SPEED TRIPLE



A l'instar de l'Aprilia, les Streetfighter, Brutale 1090 RR et TnT R160 ne sont ni plus ni moins que des superbikes déshabillées, respectivement dérivées des Ducati 1098, MV Agusta F4 et Benelli Tornado. Du beau matos à profusion, mais avec un tarif aussi élevé que celui de la sportive dont elles découlent ! D'autant que le niveau de finition est dans l'ensemble assez décevant.
La Tuono fait très "jouet en plastoc", la Ducati dissimule à peine son faisceau électrique, tandis que la Benelli ne semble même pas finie, habillée de plastiques indignes de son niveau de standing. Seule la MV s'en sort vraiment bien, malgré quelques détails, inspirant une vraie sensation de qualité. Sans conteste une très belle machine.
On est quand même tenté d'ajouter un ironique « *heureusement* », car c'est la plus chère du lot. Paradoxalement, les mieux finies figurent parmi les moins chères de ce comparatif. Certes moins riches en équipements électroniques ou pièces racing, les Honda et Triumph respirent le sérieux et la qualité de fabrication sans pour autant offrir des suspensions au rabais. Une belle leçon ! Sans réels défauts, mais sans atteindre le même niveau de détail, les Z 1000, K 1300 R, FZ1 et B-King ne souffrent guère de critiques. Quant à la KTM à l'équipement simple mais de qualité (suspensions WP et freinage Brembo), on ne manquera pas de souligner son habillage 2011 désormais peint et verni qui lui confère un aspect bien plus cossu que par le passé. ●





① Avec un catalogue d'options sans fin, on retiendra les indispensables suspensions ESA et l'antipatinage ASC.

② Ultra-complet, le tableau de bord de la BMW est un véritable ordinateur. On navigue et on gère l'électronique depuis le guidon.

Le shifter (en option) permet de monter les rapports sans couper les gaz. Quand on y a goûté, on ne peut plus s'en passer !

PRISE EN MAIN

C'est marrant comme un constructeur peut avoir le même trait de caractère sur chacune de ses motos. Et s'il y en a un chez Honda, c'est bien la facilité de prise en main. La CB 1000 R ne déroge pas à la règle. Il suffit de rouler 500 m pour avoir l'impression de l'avoir toujours connue. Evidente à emmener, naturelle en toutes circonstances, tout le monde – ou presque – peut rouler avec sans se faire peur, tant elle se montre docile, même en full power. Un peu comme la K 1300 R. Dès que l'on roule, on sait que l'on chevauche une Béhème. Rassurante et prévenante du moment que l'on reste mesuré sur la poignée de gaz, elle s'emmène en toute décontraction. La Z 1000 et la Triumph ne demandent pas non plus de mode d'emploi, mais imposeront une légère retenue due à leur caractère un peu plus bouillant. A l'opposé, la Benelli TnT ne se livrera pas au premier venu. Extrêmement rigide, sèche, elle impose un certain temps d'adaptation. Tout comme la Ducati Streetfighter. Très déroutante au début, notamment à cause de sa position de conduite si particulière : elle donne au pilote, littéralement plongé sur l'avant, l'impression de tenir directement l'axe de roue avant. D'autant que son freinage avec étriers monoblocs et maître-cylindre signés Brembo requiert un réel doigté

DUCATI 1098 STREETFIGHTER

① Rikiki et illisible, le tableau de bord de la Streetfighter n'a pas d'indicateur de rapport engagé. Il a en revanche une commande au guidon.

② Impressionnant par sa puissance, l'ensemble Brembo stoppe net la Ducati.

③ Belle de loin mais loin d'être bien finie, la Ducati déçoit.

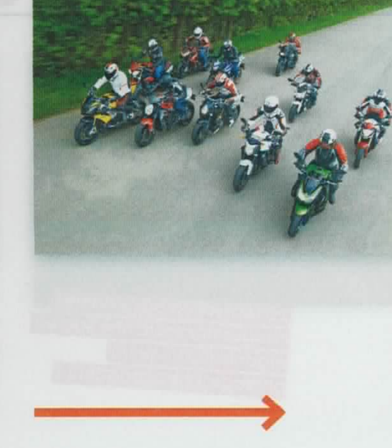
ON AIME
- La rage du twin
- La stabilité

ON N'AIME PAS
- La position de conduite usante
- Qu'elle soit physique à emmener

La virile Ducati impose une vraie poigne à l'attaque

1RE HONDA CB 1000 R 
2E KAWASAKI Z 1000 
3E BMW K 1300 R 

tant il se montre surpuissant. On retrouve ce système sur la MV Agusta avec un maître-cylindre Nissin au dosage à peine moins fin. Une Brutale un peu plus civilisée que par le passé, même si elle demeure malgré tout une machine pour motard averti.
A côté, la KTM n'impressionne guère au premier abord, notamment grâce à sa puissance bien maîtrisable et à sa légèreté. Mais il faut se méfier de l'eau qui dort, *car ses réactions vives peuvent parfois surprendre* en dépit d'un comportement sain. Avec son gabarit de porte-avions et son réservoir style table de pique-nique, la B-King se révèle surprenante de facilité passé 10 km/h. Comme quoi, celle que l'on pouvait craindre au début n'est finalement pas la plus difficile à conduire. En dépit d'un gabarit imposant et d'un poids conséquent, elle fait preuve d'une aisance surprenante et d'une douceur presque bienveillante… tant que l'on ne joue pas trop avec la bête qui sommeille en elle. La FZ1, quant à elle, manque un peu de naturel mais, comme toute japonaise, n'offre aucune réelle difficulté, même si on sent clairement qu'elle a vieilli. On relèvera quand même un train avant qui engage ainsi qu'un réservoir trop large qui empêche de bien serrer la moto. Mais la palme revient sans conteste à l'Aprilia Tuono V4, qui exigera une réelle expérience ainsi que du sang-froid pour être domptée. Comme l'a si bien décrit Couteau, l'italienne *« te met une véritable baffe. C'est la meule virile par excellence, brutale et qui pousse velu. Idéale pour se faire peur. Une sorte de H2 des temps modernes… les freins en plus. »* ●



HONDA CB 1000 R

ON AIME

- Le rapport prix/prestations
- L'équilibre irréprochable du châssis

ON N'AIME PAS

- Les sensations absentes
- Un léger manque de chevaux

1 Actuellement en promo dans toutes les concessions, la CB 1000 R est affichée à 10 290 euros. Une affaire !

2 Parfaitement intégré, complet, le tableau de bord de la Honda n'est pas très lisible.

3 Détail : on trouve un petit trou dans le monobras de la Honda pour accéder plus facilement au réglage de l'amortisseur.

AGRÉMENT

1RE BMW K 1300 R — 2E HONDA CB 1000 R



La réalisation de certaines images nécessite une sacrée organisation… et un photographe cascadeur !

L'agrément. Un équilibre subtil souvent relégué au second plan par les machines sportives. Il n'y a qu'à prendre la TnT R160 pour en avoir le cœur net. Car sur ce point, elle frise la correctionnelle ! Entre son injection chaotique qui fait des évolutions urbaines un enfer, son embrayage dur, sa selle en chêne massif et ses suspensions du même bois, elle ne se destine qu'à l'attaque, option poignée de gaz soudée. La Ducati fait à peine mieux, avec une position rapidement fatigante, une protection d'échappement agaçante qui écarte le talon et un bicylindre brutal, ce n'est pas le nirvana. Idem pour la Super Duke. Son twin creux oblige à rester au-dessus de 3 000 tr/mn si l'on ne veut pas se faire secouer à coups de pistons, les vibrations sont omniprésentes et la selle franchement dure. L'Aprilia ne s'en sort pas si mal pour un engin aussi radical grâce à ses commandes douces et à son V4 d'une souplesse bienvenue. Mais sa selle est si dure que l'on bénit chaque arrêt (fréquent) à la pompe à essence. Pourtant, d'autres arrivent à trouver un certain équilibre, à l'image de Triumph avec la nouvelle

La CB 1000 R possède un rapport **qualité / prix / efficacité imbattable !**



3E TRIUMPH SPEED TRIPLE



Speed Triple. Un moteur plein, souple et rugueux, une position de conduite naturelle (malgré des jambes un peu trop pliées) et un compromis de suspensions entre sport et confort, c'est du tout bon. Encore une fois, la Honda s'illustre. Selle confortable, commandes douces et position relax sont de rigueur. Enrouler à son guidon est un vrai régal tant elle fait preuve d'un équilibre irréprochable, complété par son moteur très rond et disponible même s'il se montre trop linéaire. Toutefois, la K 1300 R se démarque largement. Avec son quatre-pattes gorgé de couple qui permet de rester sur le sixième rapport en permanence, on enroule à

KAWASAKI Z 1000



1 Massive, le look de la Z 1000 ne laisse pas indifférent.

2 Comme la Honda, le tableau de bord Kawa manque de lisibilité. Détail original, il est orientable.

3 Avec ses disques pétales, le freinage de la Z ne souffre d'aucune critique.

ON AIME

- Le caractère moteur
- L'agrément général

ON N'AIME PAS

- Les suspensions un peu souples
- Le petit manque de vivacité

AGREMENT

son guidon en jouant de la poignée de gaz tel un chef d'orchestre avec sa baguette. Un peu plus de tempo ? Il suffit de plier légèrement le poignet, et ça part. Le tout dans un confort de selle, comme de suspensions, irréprochable. La B-King ne peut rivaliser, même si elle se met en avant grâce à son moteur qui semble extensible à l'infini tant il ne manque jamais de souffle. En revanche, son équilibre dynamique n'est pas à la hauteur de celui de la BMW. Une autre qui n'est plus à la hauteur, c'est la Yamaha. Entre ses à-coups d'injection agaçants qui s'ajoutent à un moteur très creux sous 6 000 tr/mn et à son châssis pataud au train avant flou, c'est loin d'être le bonheur. Surtout face à une Z 1000 bien plus moderne qui s'avère attachante, notamment grâce à son moulin au coffre impressionnant, secondé par une partie-cycle neutre, progressive et confortable. Reste la Brutale, plus si brutale que ça d'ailleurs : elle surprend par la progressivité de ses suspensions et son confort relatif, même si sa position s'avère tout de même un peu fatigante. Néanmoins, son moteur se montre si démonstratif que l'on ne peut qu'avoir un sourire béat à son guidon. Et quelle sonorité des deux flûtes latérales ! ●

KTM 990 SUPER DUKE

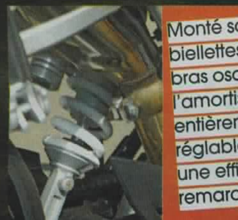


ON AIME

- Le comportement fun
- La vivacité du châssis et du twin

ON N'AIME PAS

- Le manque de souplesse moteur
- Les vibrations



1 Grosse baisse de tarif sur la Super Duke qui a chuté de 1 500 euros en deux ans !

2 Basique mais bien lisible, le tableau de bord KTM manque d'un indicateur de rapport engagé.



Monté sans biellettes sur le bras oscillant, l'amortisseur WP entièrement réglable offre une efficacité remarquable.

Pure moto plaisir, la KTM est une **vraie cure de rajeunissement**

FUN

1RE KTM 990 SUPER DUKE 

2E TRIUMPH SPEED TRIPLE 



S'il y en a une qui est imbattable pour s'amuser et faire le con au guidon, c'est la KTM. Un véritable jouet pour grands enfants qui laisse libre cours aux envies les plus folles grâce à sa légèreté et sa vivacité. Sans oublier son twin plein de peps, qui balance volontiers la Super Duke sur la roue arrière. Deux autres machines se distinguent dans un registre un peu différent : la Kawasaki et la Triumph. Elles offrent tout ce que l'on peut attendre d'un roadster 1000 : une partie-cycle saine et facile, un moulin exploitable et riche en sensations pour du plaisir à tous les étages. Elles partagent également une autre caractéristique très importante : la confiance qu'elles procurent immédiatement, ingrédient indispensable pour se lâcher et prendre un maximum de plaisir. On notera quand même une Speed bien plus vive et légère, qui incite à en remettre une couche à chaque virage ! Diamétralement opposée à ces caractères d'ados turbulents, la Honda manque cruellement de sensations. Un réel handicap dans cette catégorie de machines destinées avant tout au plaisir. La faute à son moteur, performant mais dépourvu d'une

3E KAWASAKI Z 1000



quelconque étincelle de vie ou de passion. Comme le dit si bien notre Couteau Suisse : *« La Honda, tu l'as oubliée dès que t'en es descendu… »* Même son de cloche du côté de la FZ1. En dépit de l'amusant caractère on-off de son quatre-cylindres, c'est sa partie-cycle qui ne pousse pas à l'excentricité. Paradoxalement, ce ne sont pas les deux "gros bras" qui se révèlent les moins marrants. Notamment la B-King et son moteur fantastique qui fait office de lance-pierres XXL en sortie de courbe et rend complètement gaga ! Moins amusante, mais loin d'être aseptisée, la BMW ne rechigne pas à aller jouer avec la zone rouge, bien au contraire.



FUN

Gare toutefois à ne pas se faire surprendre par le poids sensible de ces engins. Le quatuor de sportives en survêt' évolue dans un monde un peu à part. Leur prise en main étant plus délicate avec des parties-cycle aussi rigides qu'exigeantes et des moteurs très puissants, on est moins tenté de débrancher. Ce qui n'empêche pas de s'envoyer de sacrés shoots d'adrénaline à leur guidon. Entre l'Aprilia et son fougueux V4 à la sonorité fabuleuse, dont la puissance vous coupe le souffle à chaque accélération, et la Ducati équipée d'un twin rageur et franchement impressionnant en haut du compte-tours, c'est un véritable torrent de sensations. Pour se mettre une bonne claque dans le casque, la MV Brutale n'est pas mal non plus. Doté d'une pêche incroyable dès les mi-régimes, son 4-cylindres hurle en arrachant les bras avec une férocité absolument grisante. La Benelli TNT sait également y faire avec son trois-cylindres rugueux qui vous transforme en drapeau dès que l'on tire dedans. Pourtant, on s'amuse moins à son guidon tant son rayon d'utilisation s'avère restreint. ●



① Ici en version spéciale "full accessoirisée", la B-King en impose. Elle dispose de deux maps, A et B.

② Archi-complet et bien lisible, on navigue dans le tableau de bord de la Suzuki depuis les boutons sur le réservoir.

Si la large selle pilote peut accueillir de grands gabarits, ce n'est pas le cas de celle allouée au passager…

La B-King est aussi décalée que son look le laisse présager

SPORT

Comme on peut s'en douter, lorsqu'il s'agit de sortir le grand jeu pour tordre ses petits camarades, les deux 1300 sont un peu à la peine, notamment à cause de leur poids bien plus élevé et sensible. Leurs gabarits imposants n'aident pas non plus. Ce qui n'empêche pas la BMW de s'en sortir avec les honneurs. Un vrai TGV dans les grandes courbes, ultra-stable et rassurant. Et quel moteur, qui se permet d'en remettre une louche vers 8 000 tr/mn ! La Suzuki, en revanche, fait la tronche dès qu'on lui rentre dedans. Autant son moteur est extra, autant sa partie-cycle oblige à se battre dès que l'on attaque un peu. *« C'est comme faire du saut d'obstacle avec un éléphant »*, dixit Couteau. Ses suspensions trop souples sont vite dépassées par les événements, si bien qu'elle refuse presque de rentrer en courbe sur les freins. Ce qui ne l'empêche pourtant pas d'être une moto vraiment attachante. Une qui ne l'est pas, c'est la FZ1. Si son caractère moteur à l'ancienne, creux en bas mais velu en haut, possède un certain charme, c'est surtout son châssis qui pose problème. Pataude sur les changements d'angles, trop molle en suspensions, avec un train avant flou et qui engage… la confiance n'est pas au rendez-vous, l'efficacité non plus. A l'inverse, la KTM est un vrai vélo pensé pour l'attaque. Extrêmement agile et précise, elle

TRIUMPH 1050 SPEED TRIPLE

1 Essayée avec l'ABS, ce dernier intervient beaucoup trop tôt même s'il se montre progressif.

2 Lisible, complet, l'ordinateur de bord Triumph dispose d'un shift light à led progressif.

3 Très bien finie, la Speed Triple respire la qualité.

ON AIME

- L'agrément général
- La partie-cycle instinctive

ON N'AIME PAS

- L'ABS trop intrusif
- Les vibrations dans le guidon

2011 marque **le retour gagnant** de la Speed Triple !

1RE APRILIA TUONO V4R



2E MV AGUSTA BRUTALE 1090 RR



3E DUCATI STREETFIGHTER



met un boulevard au reste de la bande sur une route torturée. Il n'y a que sur les portions vraiment rapides qu'elle manquera légèrement de tenue de cap, mais surtout de souffle par rapport à la concurrence.
La Honda est un peu du même tonneau, en moins tranchante. Hyper-efficace sur tous types de revêtements, elle encaisse les contraintes en faisant preuve d'un équilibre sans faille, procurant une confiance aveugle grâce à un feeling excellent. *Maniable, précise, elle plonge d'un bloc en virage,* pour en sortir comme une balle grâce à son moteur disponible tôt. Reste qu'une quinzaine de chevaux de plus ne seraient pas du luxe. Ah, et puis du caractère en rab aussi. La CB 1000 R ferait bien de s'inspirer de sa concurrente directe, la Z 1000, sur ce point. Pêchu à souhait aux mi-régimes et rageur en haut mais toujours gérable malgré une puissance plus que respectable, le moteur de la Kawa est une franche réussite qui offre son lot de sensations.
On regrettera simplement le ressenti sensiblement lourd de la Z sur les changements d'angle, ainsi que ses suspensions un peu souples à l'attaque, même si l'ensemble se montre toujours sain.
Le mix idéal ? La partie-cycle de la Honda avec le moteur de la Kawa ! Quoiqu'une anglaise se rapproche du savant équilibre sensations-efficacité-facilité : la nouvelle Speed Triple. Précise, rigoureuse et maniable, elle jette d'un bloc dans les virages pour se piloter à l'instinct grâce à un feeling de premier ordre. Seul son ABS trop intrusif vient ternir ce tableau



11 motos et autant de caractères si différents. Pas si facile de les départager !

YAMAHA FZ 1

ON AIME
- Le moteur puissant
- Le confort

ON N'AIME PAS
- Les à-coups d'injection
- Le train avant flou

1 Le look de la Yam, la discrète de la bande, commence à dater. A quand une FZ1 Crossplane ?

2 Compact, basique en infos mais lisible, le tableau de bord Yam est commun aux FZ8 et XJ6.

3 La FZ1 est la seule machine de ce comparo à ne pas avoir d'étriers à fixation radiale. Ça ne l'empêche pas de très bien freiner.

SPORT



idyllique. Car côté mécanique, le trois-cylindres est un pur régal. Réactif, vivant et exploitable, il manque juste un peu d'allonge dans les tours. Reste que pour les amateurs de pur sport, c'est du côté de l'Italie qu'il faut se tourner. On ne va pas disserter sur les aspects pratiques, le confort ou la facilité d'exploitation de ces sportives sans carénages : elles ont sacrifié tout ça sur l'autel de la performance, se cognent royalement du confort, avec des selles et des suspensions en béton armé, s'avèrent très exigeantes, voire carrément violentes, et ne pardonnent pas la moindre erreur d'appréciation. Voilà qui est dit. Bon, et sinon ? La nouvelle Tuono V4 est une véritable usine à sensations, un monstre d'efficacité ultra-rigide, qui dessine des trajectoires avec la précision d'un scalpel. Vif sur les changements d'angle, son train avant incisif se jette littéralement sur le point de corde. Reste que son extrême rigidité entraîne un comportement assez nerveux sur les bosses. Toute l'électronique de la version APRC, ici essayée, apparaît rapidement indispensable sur route. Plus légère mais pourtant nettement plus physique à emmener, la Ducati oblige à se cracher dans les mains pour avoir un bon rythme. Soudée au sol, elle se régale dans les parties rapides plein gaz. Dans le sinueux, en revanche, elle sera moins à la fête avec un comportement un peu "camion" qui nécessite



une implication totale de son pilote ainsi qu'une réelle mobilité pour déhancher dans chaque virage. La Benelli est finalement assez proche de la Streetfighter, même si elle se montre nettement plus maniable. Mais elle est également bien plus réactive sur route bosselée, et la confiance est en retrait. A force d'être trop rigide, la machine ne travaille plus assez. Finalement, l'avion de chasse le plus homogène est bel et bien la Brutale. Un peu plus souple en suspensions mais pas moins rigoureuse pour autant, très vive, elle est très proche de l'Aprilia sur le plan dynamique en se faisant moins nerveuse et donc un peu plus exploitable. N'oublions pas qu'elle lui rend pas moins de 23 ch… ●

COMPARATIF DONNÉES CONSTRUCTEURS

	APRILIA **TUONO V4 R**	*BENELLI* **TNT 1130 R160**	*BMW* **K 1300 R**	*DUCATI* **1098 STREETFIGHTER**	*HONDA* **CB 1000 R**
Prix clés en main	**13 999 € (APRC + 1 000 €)**	**14 800 €**	**14 400 € (ABS + 1 085 €)**	**15 290 €**	**10 790 € (ABS + 600 €)**
Coloris	**jaune, noir mat, gris**	**rouge, blanc**	**gris clair, noir, vert acide**	**rouge, blanc**	**blanc, noir, HRC**
Garantie	**2 ans, pièces et m.-o.**	**2 ans, pièces et m.-o.**	**2 ans, pièces et m.-o.**	**2 ans, pièces et m.-o.**	**2 ans, pièces et m.-o.**
Importateur	**Aprilia France, tél. : 01.58.74.74.00, www.france.aprilia.com**	**Keeway France, tél. : 01.30.97.69.00, www.benelli-motos.fr**	**BMW France, tél. : 01.30.43.93.00, www.bmw-motorrad.fr**	**Ducati France, tél. : 01.56.05.60.00, www.ducati.fr**	**Honda France, tél. : 01.60.37.30.00, www.moto.honda.fr**
FICHE TECHNIQUE					
MOTEUR					
Type	V4 à 65°, 4-temps, refroidissement liquide	3-cylindres en ligne, 4-temps, refroidissement liquide	4-cylindres en ligne, 4-temps, refroidissement liquide	bicylindre en L à 90°, 4-temps, refroidissement liquide	4-cylindres en ligne, 4-temps, refroidissement liquide
Distribution	4 soupapes par cylindre, 2 ACT	4 soupapes par cylindre, 2 ACT	4 soupapes par cylindre, 2 ACT	4 soupapes à distribution desmodromique par cylindre	4 soupapes par cylindre, 2 ACT
Cylindrée	999,6 cm³	1 131 cm³	1 293 cm³	1 099 cm³	999,8 cm³
Alésage x course	78 x 52,3 mm	88 x 62 mm	80 x 64,3 mm	104 x 64,7 mm	75 x 56,5 mm
Puissance maxi	167,3 ch à 11 500 tr/mn	157,8 ch à 10 200 tr/mn	173 ch à 9 250 tr/mn	155 ch à 9 500 tr/mn	125 ch à 10 000 tr/mn
Couple maxi	11 mkg à 9 500 tr/mn	12,2 mkg à 8 400 tr/mn	14 mkg à 8 250 tr/mn	11,5 mkg à 9 500 tr/mn	10 mkg à 7 750 tr/mn
Alimentation	injection électronique	injection électronique	injection électronique	injection électronique	injection électronique
Boîte de vitesses	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande par câble	à sec, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	à sec, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique
Transmission secondaire	par chaîne	par chaîne	par cardan	par chaîne	par chaîne
PARTIE-CYCLE					
Cadre	périmétrique en aluminium	tubulaire en acier monté sur platines alu	périmétrique en aluminium	treillis tubulaire en acier	mono-backbone en aluminium
Suspension avant	fourche inversée Ø 43 mm	fourche inversée Ø 50 mm	BMW Duolever	fourche inversée Ø 43 mm	fourche inversée Ø 43 mm
Débattement avant	120 mm	120 mm	115 mm	127 mm	120 mm
Suspension arrière	mono-amortisseur	mono-amortisseur	Paralever	mono-amortisseur	mono-amortisseur
Débattement arrière	130 mm	120 mm	135 mm	127 mm	128 mm
Frein avant	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers monoblocs 4 pistons à fixation radiale	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers 4 pistons	2 disques flottants Ø 330 mm, étriers monoblocs 4 pistons à fixation radiale	2 disques flottants Ø 310 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale
Frein arrière	1 disque Ø 220 mm étrier 2 pistons	1 disque Ø 240 mm, étrier 2 pistons	1 disque Ø 265 mm, étrier 2 pistons	1 disque Ø 245 mm, étrier 2 pistons	1 disque Ø 256 mm étrier 2 pistons
Pneus	120/70 x 17 AV ;	120/70 x 17 AV ; 190/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 190/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR
Poids à sec	179 kg	199 kg	217 kg	169 kg	204 kg (ABS 208 kg)
Réservoir	17 l (réserve 4 l)	16 l (réserve n.c.)	19 l (réserve 4 l)	16,5 l (réserve n.c.)	17 l (réserve 4 l)
ENTRETIEN					
Vidange	tous les 10 000 km	tous les 10 000 km	tous les 10 000 km	tous les 12 000 km	tous les 12 000 km
Jeu aux soupapes	tous les 20 000 km	tous les 10 000 km	tous les 10 000 km	tous les 12 000 km	tous les 24 000 km
PRIX DES CONSOMMABLES D'ORIGINE (TTC)					
Filtre à air	66 €	35,94 €	36,72 tous les 10 000 km	57,50 € tous les 12 000 km	48,83 € tous les 18 000 km
Filtre à huile	14 €	19,97 €	15,67 € tous les 10 000 km	12 € tous les 12 000 km	11,10 € tous les 12 000 km
Plaquettes avant	59 € le jeu	175 € les 2 jeux	69,25 € le jeu	199 € les 2 jeux	194,56 € les 2 jeux
Kit-chaîne	220 €	341 €	cardan 335,12 €	252,73 €	330,49 €
LE PRIX DE LA CHUTE (TTC)					
Levier d'embrayage	34 €	51,58 €	36 €	82 €	34,82 €
Rétroviseur	54 €	55,85 €	n.c.	61 €	50,22 €







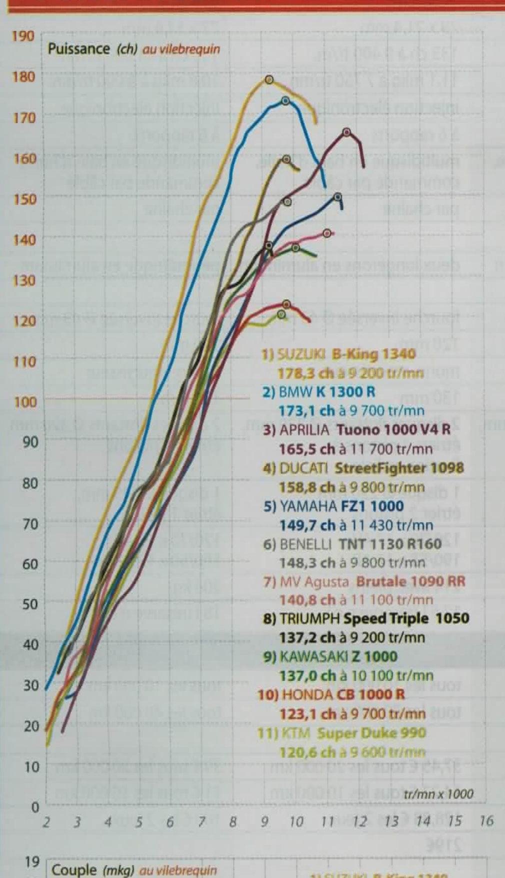



KAWASAKI Z 1000	KTM 990 SUPER DUKE	MV AGUSTA BRUTALE 1090 RR	SUZUKI B-KING 1340	TRIUMPH SPEED TRIPLE	YAMAHA FZ1
11 499 € (ABS + 600 €)	**10 990 €**	**18 500 €**	**11 499 €** (ABS + 500 €)	**11 495 €** (ABS + 600 €)	**10 999 €** (ABS + 500 €)
vert-noir, noir	**noir**	**noir-blanc, rouge-gris**	**noir-gris, noir**	**rouge, blanc, noir**	**blanc, noir**
2 ans, pièces et m.-o.	**2 ans, pièces et m.-o.**	**2 ans, pièces et m.-o.**	**2 ans, pièces et m.-o.**	**2 ans, pièces et m.-o.**	**2 ans, pièces et m.-o.**
Kawasaki Motors France, tél. : 01.30.69.00.00, www.kawasaki.fr	**KTM France, tél. : 04.37.35.14.60, www.ktm.fr**	**MV Agusta, tél. : 00.39.033.225.47.12, www.mvagusta.it**	**Suzuki France, tél. : 01.34.82.14.00, www.suzuki-moto.fr**	**Triumph France, tél. : 01.64.62.38.38, www.triumph.co.uk/France**	**Yamaha Motor France, tél. : 01.34.30.31.30, www.yamaha-motor.fr**
4-cylindres en ligne, 4-temps, refroidissement liquide	bicylindre en V à 45°, 4-temps refroidissement liquide	4-cylindres en ligne, 4-temps, refroidissement liquide	4-cylindres en ligne, 4-temps, refroidissement liquide	3-cylindres en ligne, 4-temps, refroidissement liquide	4-cylindres en ligne, 4-temps, refroidissement liquide
4 soupapes par cylindre, 2 ACT	4 soupapes par cylindre, 2 ACT	4 soupapes par cylindre, 2 ACT	4 soupapes par cylindre, 2 ACT	4 soupapes par cylindre, 2 ACT	4 soupapes par cylindre, 2 ACT
1 043 cm^3	999 cm^3	1 078 cm^3	1 339,6 cm^3	1 050 cm^3	998 cm^3
77 x 56 mm	101 x 62,4 mm	79 x 55 mm	81 x 65 mm	79 x 71,4 mm	77 x 53,6 mm
138 ch à 9 000 tr/mn	120 ch à 9 000 tr/mn	144,2 ch à 10 300 tr/mn	183,5 ch à 9 500 tr/mn	135 ch à 9 400 tr/m,	150 ch à 11 000 tr/mn
11,2 mkg à 7 800 tr/mn	10,2 mkg à 7 000 tr/mn	11,2 mkg à 8 100 tr/mn	14,9 mkg à 7 200 tr/mn	11,1 mkg à 7 750 tr/mn	10,8 mkg à 8 000 tr/mn
injection électronique	injection électronique	injection électronique	injection électronique	injection électronique	injection électronique
à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports
multidisque en bain d'huile, commande par câble	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande par câble	multidisque en bain d'huile, commande par câble
par chaîne	par chaîne	par chaîne	par chaîne	par chaîne	par chaîne
poutre en aluminium	treillis tubulaire en chrome molybdène	treillis tubulaire en acier	périmétrique en aluminium	deux longerons en aluminium	périmétrique en aluminium
fourche inversée Ø 41 mm	fourche inversée Ø 48 mm	fourche inversée Ø 50 mm	fourche inversée Ø 50 mm	fourche inversée Ø 43 mm	fourche inversée Ø 43 mm
120 mm	135 mm	130 mm	120 mm	120 mm	130 mm
mono-amortisseur	mono-amortisseur	mono-amortisseur	mono-amortisseur	mono-amortisseur	mono-amortisseur
135 mm	160 mm	120 mm	137 mm	130 mm	130 mm
2 disques flottants Ø 300 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers monoblocs 4 pistons à fixation radiale	2 disques flottants Ø 310 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers 4 pistons
1 disque Ø 250 mm étrier 1 piston	1 disque Ø 240 mm étrier 1 piston	1 disque Ø 210 mm étrier 4 pistons	1 disque Ø 260 mm étrier 1 piston	1 disque Ø 220 mm étrier 2 pistons	1 disque Ø 245 mm, étrier 1 piston
120/70 x 17 AV ; 190/50 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 190/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 200/50 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 190/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 190/50 x 17 AR
218 kg avec pleins (ABS 221 kg)	186 kg	190 kg	235 kg	214 avec pleins	204 kg
15 l (réserve n.c.)	18,5 l (réserve 2,5 l)	23 l (réserve n.c.)	16,5 l (réserve n.c.)	17,5 l (réserve n.c.)	18 l (réserve n.c.)
tous les 12 000 km	tous les 7 500 km	tous les 6 000 km	tous les 6 000 km	tous les 10 000 km	tous les 10 000 km
tous les 42 000 km	tous les 15 000 km	tous les 12 000 km	tous les 24 000 km	tous les 20 000 km	tous les 40 000 km
30,96 € tous les 12 000 km	34,60 € tous les 7 500 km	26,94 € tous les 6 000 km	22,92 € tous les 18 000 km	37,45 € tous les 20 000 km	39 € tous les 20 000 km
9,97 € tous les 12 000 km	10,90 € tous les 7 500 km	10,63 € tous les 6 000 km	10,39 € tous les 18 000 km	14,22 € tous les 10 000 km	11 € tous les 10 000 km
130,82 €	105 € la paire	162,40 € les 2 jeux	76,86 € les 2 jeux	128,88 € les 2 jeux	100 € les 2 jeux
214 €	170 €	352,50 €	n.c.	219€	
15,26 €	59,70 €	74,62 €	13,41 €	48 €	33 €
48,17 €	19,50 €	131 €	44,55 €	68 €	84 €



MOTO Journal	APRILIA TUONO V4R APRC	BENELLI 1130 TnT R160	BMW K 1300 R	DUCATI 1098 STREETFIGHTER	HONDA CB 1000 R
PUISSANCE MAXI mesurée au vilo (CE 95)	165,5 ch à 11 700 tr/mn	148,3 ch à 9 800 tr/mn	173,1 ch à 9 700 tr/mn	158,8 ch à 9 800 tr/mn	123,1 ch à 9 700 tr/mn
COUPLE MAXI mesuré au vilebrequin	11,1 mkg à 9 400 tr/mn	12,3 mkg à 8 000 tr/mn	13,9 mkg à 8 300 tr/mn	11,9 mkg à 9 200 tr/mn	10,1 mkg à 7 300 tr/mn
POIDS avec pleins	212 kg	225 kg	252 kg	198 kg	220 kg
LES PERFORMANCES MESURÉES PAR MOTORRAD					
ACCÉLÉRATIONS					
DE 0 à 100 km/h	3"3	3"0	2"9	3"2	3"2
DE 0 à 140 km/h	4"9	4"9	4"3	4"9	5"3
REPRISES SUR LE DERNIER RAPPORT					
DE 60 à 100 km/h	3"8	3"8	3"2	3"8	3"7
DE 100 à 140 km/h	3"7	3"6	3"2	3"3	3"5
CONSOMMATION					
MOYENNE durant l'essai	6,2 l/100 km	7 l/100 km	5,4 l/100 km	5,2 l/100 km	5,4 l/100 km
(autonomie)	274 km	229 km	352 km	317 km	315 km

PUISSANCES ET COUPLES MESURÉS PAR MOTORRAD



Couple (mkg) au vilebrequin

1) SUZUKI B-King 1340 14,8 mkg à 7 100 tr/mn
2) BMW K 1300 R 13,9 mkg à 8 300 tr/mn
3) BENELLI TNT 1130 R160 12,3 mkg à 8 000 tr/mn
4) DUCATI StreetFighter 1098 11,9 mkg à 9 200 tr/mn
5) TRIUMPH Speed Triple 1050 11,7 mkg à 7 600 tr/mn
6) MV Agusta Brutale 1090 RR 11,1 mkg à 7 700 tr/mn
7) KAWASAKI Z 1000 11,1 mkg à 7 900 tr/mn
8) APRILIA Tuono 1000 V4 R 11,1 mkg à 9 400 tr/mn
9) YAMAHA FZ1 1000 10,6 mkg à 9 075 tr/mn
10) KTM Super Duke 990 10,4 mkg à 7 200 tr/mn
11) HONDA CB 1000 R 10,1 mkg à 7 300 tr/mn

tr/mn x 1000

On notera que dans l'ensemble, toutes ces motos développent bien la puissance annoncée par les constructeurs, sauf la Benelli qui a perdu pas moins de 10 ch en route… Par rapport à nos versions 100 ch, les Honda et KTM ne changent finalement que très peu. Rien d'étonnant, ce sont les moins puissantes. Même si l'on y perd un peu, les Kawa et Triumph ne sont pas transfigurées en full même si elles sont plus agréables. En revanche pour toutes les autres, ce ne sont pas les mêmes motos…



NOS NOTES

	APRILIA TUONO V4R APRC	BENELLI TnT R160	BMW K 1300 R
MOTEUR	★★★★★	★★★☆☆	★★★★★
PARTIE-CYCLE	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆
VIE À BORD	★★★☆☆	★★☆☆☆	★★★★★
BUDGET	★★☆☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆

NOTRE VERDICT

Pas facile de faire un classement tant ces machines ont des comportements différents et des tarifs qui s'échelonnent de 10 790 € à 18 500 €. Il y en a pour tous les goûts et toutes les bourses. On peut cependant identifier trois grands groupes au sein de ce comparatif. Les bombardiers que sont les B-King et K 1300 R. En retrait sur le plan de l'efficacité dynamique, elles font toutefois preuve d'un agrément excellent, notamment



CLASSEMENT FINAL

Aprilia Tuono V4R APRC	Benelli TnT R160	BMW K 1300 R
5e	11e	4e

KAWASAKI Z 1000	KTM 990 SUPER DUKE	MV AGUSTA BRUTALE 1090 RR	SUZUKI B-KING 1340	TRIUMPH SPEED TRIPLE 1050	YAMAHA FZ1
137 ch à 10 100 tr/mn	120,6 ch à 9 600 tr/mn	140,8 ch à 11 100 tr/mn	178,3 ch à 9 200 tr/mn	137,2 ch à 9 200 tr/mn	149,7 ch à 11 431 tr/mn
11,1 mkg à 7 900 tr/mn	10,4 mkg à 7 200 tr/mn	11,1 mkg à 7 700 tr/mn	14,8 mkg à 7 100 tr/mn	11,7 mkg à 7 600 tr/mn	10,6 mkg à 9 075 tr/mn
222 kg	203 kg	214 kg	259 kg	221 kg	230 kg
3"3	3"2	3"3	3"1	3"2	3"6
5"2	5"2	5"4	4"6	5"1	5"4
3"3	3"6	3'	4"	3"5	4"1
3"3	3"8	3'	3"6	3"8	4"1
5,4 l/100 km	5,9 l/100 km	6,8 l/100 k	5,3 l/100 km	5,4 l/100 km	5,8 l/100 km
278 km	314 km	294 km	311 km	324 km	310 km



DUCATI STREETFIGHTER	HONDA CB 1000 R	KAWASAKI Z 1000	KTM 990 SUPER DUKE	MV AGUSTA BRUTALE 1090 RR	SUZUKI B-KING 1340	TRIUMPH SPEED TRIPLE	YAMAHA FZ1
★★★★☆	★★★☆☆	★★★★★	★★★☆☆	★★★★★	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆
★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆	★★★★★	★★☆☆☆	★★★★★	★★☆☆☆
★★☆☆☆	★★★★★	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★☆	★★★☆☆
★★☆☆☆	★★★★★	★★★★☆	★★★★★	★☆☆☆☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆

grâce à leurs quatre-pattes gorgés de couple. Ensuite les "vrais" roadsters que sont les Speed Triple, Super Duke, Z 1000, CB 1000 R et FZ1, des machines simples et efficaces, qui bénéficient d'un rapport prix/plaisir intéressant. Enfin, les Tuono V4, TnT R160, Brutale 1090 RR et Streetfighter, des sportives déshabillées aux tarifs prohibitifs mais aux performances décoiffantes. En tenant compte de tous les paramètres d'utilisation, notre classement final met naturellement en avant les machines au meilleur rapport prix/plaisir/efficacité. Et sur ces tableaux, la Speed Triple tire son épingle du jeu !

Ducati 1098 Streetfighter	Honda CB 1000 R	Kawasaki Z 1000	KTM 990 Super Duke	MV Agusta Brutale 1090 RR	Suzuki B-King 1340	Triumph Speed Triple 1050	Yamaha FZ1
9e	3e	2e	8e	6e	7e	1re	10e